Pierre Vanderstraeten
Université catholique de Louvain
Coordinateur scientifique[01]

Luce Bellefontaine
Université libre de Bruxelles
GUIDe[02]
Chercheur CPDT

Vincent Bottieau
Florence Léonard
Coralie Meuris
Université catholique de Louvain
CREAT[03]
Chercheurs CPDT

60-68

Écoquartiers : faut-il labelliser… ?

Quartiers durables, quartiers verts, éco-quartiers ou écoquartiers… Ces termes fleurissent un peu partout aujourd'hui en Wallonie, preuve que le concept est devenu un bon argument de vente au risque de la confusion et des abus. Faut-il labelliser ?

En matière d'urbanisme, les écoquartiers, aussi appelés quartiers durables, ont actuellement le vent en poupe, portés par le souci d'améliorer les performances énergétiques et, de manière plus générale, de réduire notre empreinte écologique. Ils cristallisent un grand intérêt tant auprès des professionnels que des autorités et du grand public, ce dont on ne peut que se réjouir. Cependant, malgré l'expertise accumulée par certains pays voisins – notamment l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et les pays scandinaves - le terme «éco-quartier» ne possède toujours pas de définition précise en Région wallonne. En conséquence, le terme est souvent galvaudé et de nombreux projets urbanistiques s'attribuent d'office cette étiquette, surfant sur le succès de ce concept. C'est ainsi par exemple que certains projets de lotissements traditionnels qui se distinguent uniquement par des habitations économes en énergie, peuvent se vendre comme des écoquartiers, ce terme devenant alors simplement un argument de marketing. À terme, cette situation est préjudiciable aux principes du développement durable et engendre une confusion certaine auprès du grand public.

La Région wallonne a souhaité remédier à cette situation en s'engageant dans la mise en œuvre d'un véritable urbanisme durable. C'est dans ce contexte qu'en 2009, le cahier des charges annuel de la CPDT a inclus la thématique des écoquartiers dans son programme de recherches interuniversitaires.

Vue du quartier Vauban, à Freiburg im Breisgau (Allemagne). Intermodalité des déplacements dans l'espace public (tram, vélos, piétons, voiture), tram en site propre perméable pour l'infiltration de l'eau de pluie, panneaux solaires sur les toitures.
© Florence Léonard

À la base, la recherche devait répondre à un double objectif : d'une part, il s'agissait de définir le concept «écoquartier» et de donner les recommandations pour encadrer celui-ci ; d'autre part, il fallait mener une réflexion sur l'opportunité de créer un label «écoquartier» en Wallonie. À la fin du mois d'octobre 2010, la recherche a permis de déboucher sur trois résultats qui seront exposés tour à tour dans cet article :
— une définition précise du concept «écoquartier»
— deux outils d'évaluation applicables aux projets d'aménagement
— une réflexion sur l'opportunité de créer un label ad hoc

Parmi les dix thématiques qui structurent la définition de l'écoquartier, l'une d'entre elles, la diversité fonctionnelle et la densité, revêt une importance majeure, notamment parce qu'elle conditionne la localisation et le périmètre de l'intervention, éléments déterminants de tout projet d'urbanisme. Un focus expliquant les multiples enjeux impliqués par ce critère viendra compléter le tour d'horizon de cette étude.

Définition du concept d'écoquartier

En s'appuyant sur les expériences étrangères (benchmarking) et sur la littérature spécifique, la recherche a permis d'aboutir à une définition

01
Architecte, urbaniste et sociologue, enseignant à l'Institut supérieur d'Urbanisme et de Rénovation urbaine (ISURU) et à l'Université catholique de Louvain, Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale, d'Urbanisme (LOCI).

02
Groupe universitaire interdisciplinaire du Développement urbain et rural.

03
Centre d'Études en aménagement du territoire.

précise du terme «écoquartier». Pour commencer, il fallait s'entendre sur la terminologie et clarifier certaines nuances lexicales autour de ce concept. Si au départ, le terme «quartier durable» renvoie à une signification bien plus large que le terme «écoquartier», la distinction tend aujourd'hui à disparaître. Le concept d'écoquartier intègre à la fois les trois principes du développement durable (intégrité environnementale, développement économique, équité sociale) ainsi que la recherche de nouvelles formes de démocratie urbaine.

Certains quartiers, dont les habitants recherchent un mode de vie alternatif, s'organisent autour d'un projet de fonctionnement autonome, voire autarcique, et doivent être analysés par conséquent comme des systèmes fermés et isolés. A contrario, d'autres quartiers cherchent à s'intégrer à leur contexte. Ils valorisent les ressources locales et développent des systèmes (cycle de l'eau, énergie, déchets…) aux différentes échelles de pertinence en fonction de leur environnement, par exemple, l'utilisation de la biomasse provenant de déchets agricoles proches. En ce sens, ils peuvent avoir un véritable impact positif sur les quartiers avoisinants en viabilisant, par exemple, une ligne de transport en commun structurante, des commerces de proximité ou des équipements. Cette approche d'intégration au contexte est fondamentale et a été privilégiée pour définir le concept de l'écoquartier dans la recherche. Cette démarche part du principe qu'un écoquartier ne peut et ne doit pas se suffire à lui-même. Premièrement, ce principe permet de diminuer le risque de marginalisation du quartier vis-à-vis de son environnement. Deuxièmement, il permet d'entraîner par contagion les quartiers voisins vers plus de «durabilité», à travers un processus d'éco-transition. Valider ce principe induit des conséquences en termes de localisation : un écoquartier doit s'implanter à proximité d'un tissu urbanisé existant ou même au cœur de celui-ci dans le cadre d'un processus de transformation.

L'examen de la littérature spécifique et l'analyse de cas d'études concrets ont permis d'établir que la définition d'un écoquartier s'articule de manière récurrente autour d'un certain nombre de thématiques. Notre étude les a rassemblées selon les dix axes suivants :
— la diversité fonctionnelle et la densité,
— la diversité sociale,
— l'écomobilité,
— l'énergie,
— les matériaux et les déchets,
— le cycle de l'eau,
— la biodiversité,
— le paysage et l'architecture,
— le confort et la santé,
— les processus participatifs.
En résumé, un écoquartier est une partie d'agglomération vécue à l'échelle des déplacements piétons qui optimise l'usage de ses ressources environnementales, sociales et économiques propres afin de minimiser son incidence environnementale et qui agit comme levier pour engager l'écotransition des territoires qui l'entourent.

Définition de l'écoquartier en dix critères

Diversité fonctionnelle et densité

Pour répondre à certains critères, l'écoquartier doit atteindre une masse critique qui repose souvent sur le principe de proximité et de distances non dissuasives à pied. Outre la fonction résidentielle, il doit offrir la possibilité de travailler et de trouver dans un rayon proche un ou des commerces de proximité, des services et équipements communautaires et un ou des arrêts de transport en commun offrant un niveau de service suffisamment dissuasif par rapport à l'usage de la voiture. À défaut d'implanter ces diverses fonctions directement dans l'écoquartier, sa localisation doit tenir compte des services de proximité existants voire les compléter ou les renforcer.

Diversité sociale

La diversité sociale est différemment interprétée : mixité de statuts sociale et culturelle, mixité basée sur la capacité physique à se déplacer, mixité générationnelle, etc. De la diversité d'interprétation naît la multitude des moyens mis en œuvre. Pour répondre à ce critère, le projet d'écoquartier doit proposer différentes tailles et/ou types de logements (locatif ou acquisitive studios, maisons unifamiliales, etc.) sans imposer un pourcentage précis. L'intégration du projet est assurée par une étude préalable du marché immobilier à l'échelle communale. Le projet d'écoquartier est l'occasion de répondre aux besoins du contexte.

Écomobilité

L'écomobilité désigne un ensemble de modes de déplacements qui cherchent à proposer une alternative à l'«autosolisme» pour le transport des personnes et au «tout camion» pour le transport des marchandises. L'écoquartier doit promouvoir une nouvelle gestion de la mobilité poursuivant un double objectif: minimiser les déplacements et minimiser la part modale de la voiture individuelle dans ces déplacements. Le projet doit aussi favoriser le développement d'une politique de mobilité alternative. Pour ce faire, la diversité des fonctions, la densité du quartier et sa localisation par rapport aux réseaux de transport en commun sont des critères essentiels. La conception des espaces publics doit permettre également de tendre vers ces objectifs – par exemple, les voiries doivent être conçues comme des espaces partagés chaque fois que possible – tout en veillant à ce que le quartier s'intègre dans le réseau local de circulation.

Énergie

Le bilan énergétique global d'un écoquartier doit être optimalisé à tous les niveaux: pour économiser l'énergie, il faut consommer moins (réduire les besoins), mieux (augmenter l'efficacité énergétique) et autrement (utiliser les énergies renouvelables). Dans l'environnement construit, on peut distinguer deux types de besoins: ceux liés à l'exploitation des espaces intérieurs et extérieurs (par exemple les consommations de chauffage d'une habitation ou celles de l'éclairage public) et ceux liés à leur construction ou rénovation (par exemple la chaîne des consommations nécessaires à la production, la mise en œuvre, l'entretien et le recyclage ou la démolition d'une toiture neuve). Généralement, le premier type de besoins est mieux pris en compte que le second qui possède un gigantesque potentiel d'économie.

Matériaux et déchets

Dans un écoquartier, le choix des matériaux et la gestion des déchets doivent faire l'objet d'une réflexion approfondie à la fois au niveau des bâtiments et des espaces publics, et portant sur l'entièreté du cycle de vie du projet: construction, fonctionnement, rénovation, démolition. On privilégiera d'abord la rénovation des éléments existants puis l'utilisation de matériaux locaux, de réemploi, naturels, renouvelables. La conception sera économe en matériaux. Simplicité, polyvalence et réversibilité permettront de s'adapter aisément à l'évolution des habitants et de modes de vie. Enfin, la question des déchets doit être prise en compte dès la phase de conception, notamment en ce qui concerne le chantier (éléments préfabriqués) et le fonctionnement au quotidien (espaces de tri, compost…).

Cycle de l'eau

Pour rencontrer les enjeux importants relatifs à la gestion de l'eau, au point de vue environnemental (consommer moins, mieux et autrement) et financier (coût des raccordements et de la maintenance), chaque projet d'écoquartier doit faire l'objet d'une approche globale et durable au niveau du cycle de l'eau. Cette gestion intégrée se réalise en prévoyant notamment des dispositifs favorisant un usage rationnel de l'eau et encourageant la limitation de sa consommation, la gestion alternative des eaux pluviales, la gestion différenciée des eaux et des procédés pour la valorisation et l'épuration des eaux usées, sans oublier la possibilité de tirer parti de la présence «d'eaux bleues» et des dispositifs de gestion alternative de l'eau pour les intégrer dans la conception de l'écoquartier.

Biodiversité

Dans nos régions, le 20ème siècle a vu l'émergence puis la banalisation d'un nouveau mode d'urbanité caractérisé par la dispersion de l'habitat et la désarticulation du tissu urbain. Une des conséquences est notamment la consommation importante d'espace au détriment du maintien de l'intégrité de la nature ainsi que des paysages.
Le défi pour les urbanistes et aménageurs est donc de réintroduire autant que possible la biodiversité dans les zones urbaines et de la préserver en dehors.
Pour répondre à ce critère, le projet d'écoquartier doit préserver voire instaurer la continuité du maillage écologique en son sein et en connexion avec son environnement et prévoir la création et/ou l'aménagement d'espaces verts/naturels en fonction des besoins locaux, tout en leur assurant une gestion écologique/différenciée.

Paysage et architecture

Tout projet d'urbanisme s'intègre dans un paysage et crée lui-même du paysage. Qu'il s'agisse de projets de création ou de rénovation, on s'intéressera à la fois au paysage urbain ou intérieur («townscape») et au paysage vu de l'extérieur («landscape»). Dans le premier cas il y a lieu d'évaluer la qualité du cadre de vie proposée dans l'écoquartier: hauteur des bâtiments, relations entre façades et espaces publics, valorisation du relief, lieux de référence, perspectives… Dans un deuxième temps on évaluera l'intégration paysagère du projet dans son environnement extérieur: lignes de force du paysage (lignes du relief, silhouettes ou skylines), rupture ou continuité du tissu bâti…

Confort et santé

La notion de confort et santé fait référence au bien-être d'un individu par rapport à son environnement. Globalement, il s'agit de concevoir des espaces intérieurs et extérieurs sains et de qualité, tout en sachant que le confort et le bien-être ne dépendent pas uniquement de facteurs liés à la construction. Pour évaluer le critère, les balises suivantes sont prises en compte: les conforts thermiques, visuels, respiratoires, acoustiques et les sentiments de sécurité et d'intimité. L'enjeu de ce critère est notamment d'assurer le succès des projets d'écoquartier en suscitant le plaisir d'adopter de nouveaux modes de vie auprès d'un large public.

Processus participatifs

Les écoquartiers se caractérisent par le développement de nouvelles formes de participation plus «impliquantes» et garantes d'une adhésion des futurs habitants et usagers. Pour assurer l'acceptation du nouveau projet et la pérennité de ses infrastructures, l'adhésion de ses habitants (présents et futurs) est cruciale. Certains processus participatifs entraînent une responsabilisation de ceux-ci à l'égard de la chose publique. Toutefois leur mise en œuvre nécessite souvent la transversalité et l'interdisciplinarité de l'administration et elle peut également être appuyée par la mise en place d'indicateurs. Enfin le projet d'écoquartier est l'occasion d'agir sur l'économie locale (privilégier les entrepreneurs de la région, travail avec des programmes d'insertion professionnelle…).

Méthode d'évaluation des écoquartiers

Dans le cadre de la recherche, il est possible d'évaluer la qualité d'un projet au regard des dix thématiques, grâce aux niveaux de performance qui encadrent les résultats. Afin de considérer les différents types de situation, ces niveaux de performance doivent pouvoir varier en fonction de deux paramètres :
— le type d'agglomération (ville, bourg, village)
— le type de projet (création, consolidation, transformation)

La variation du type d'agglomération trouve sa justification dans l'hypothèse suivante : trois types d'agglomérations structurent le territoire habité de la Wallonie : la ville, le bourg et le village. L'agglomération désigne un espace habité offrant un ensemble de services quotidiens à des habitants et à des usagers dans lequel sont groupés des immeubles qui forment une continuité bâtie de telle sorte que, du point de vue de la perception, ces immeubles y contiennent l'espace public. La «métrique pédestre» (Bernard Declève, 2009) - «walkable neighbourhood» (Richard Rogers, 1999) - y structure le régime des distances. Ville, bourg et village se distinguent bien sûr par leur taille, mais également par le niveau d'équipement, le type de services à la population, la nature des activités économiques, la composition de la population et le potentiel d'écomobilité. Il a dès lors semblé pertinent de considérer trois types d'agglomération : l'écoquartier, l'écobourg et l'écovillage. Pour la commodité de lecture, l'usage du terme «écoquartier» dans la suite de l'article désignera de manière générique ces trois types.

La variation du type de projet découle du principe qu'un projet d'écoquartier concerne tant les quartiers existants que les nouvelles extensions d'agglomération ; autrement dit, des quartiers existants peuvent devenir des écoquartiers suite à une opération de rénovation. En conséquence, trois cas peuvent être considérés :

— la création : composé principalement de nouvelles constructions qui forment un nouveau quartier, ce type de projet concerne uniquement le milieu urbain. Afin de viabiliser différentes fonctions (principalement des services de proximité et de transports en commun), un seuil critique de population est nécessaire. Ce nouveau projet d'urbanisation doit donc présenter une taille et une densité suffisantes. Ce type de projet neuf ne concerne pas les bourgs et les villages car la masse critique de population requise est équivalente à celle de ces deux types d'agglomération. Or, il n'est pas souhaitable de proposer dans les années à venir la création de nouvelles agglomérations indépendantes des agglomérations existantes. En effet, l'usage parcimonieux du sol wallon, les politiques de renouvellement urbain et de renforcement des noyaux existants ainsi que celles de préservation et de valorisation des espaces naturels, agricoles

Vues du quartier Vauban, à Freiburg im Breisgau (Allemagne).
Sentiers dans un large espace public respectueux de la biodiversité distribuant des immeubles de logement. Le contrôle social de l'espace public peut s'exercer grâce aux multiples fenêtres et aux balcons. La largeur du passage devant les portes d'entrées permet le stationnement temporaire des vélos.
© Florence Léonard



Noue intégrée au site propre du tram permettant l'infiltration de l'eau de pluie et prévenant les inondations éventuelles en cas de fortes pluies.
© Luce Bellefontaine



et sylvicoles imposent de concert de travailler prioritairement sur la rénovation et le développement des agglomérations existantes.

— la consolidation : ce type de projet concerne un projet neuf de taille significative mais qui n'atteint cependant pas la taille critique de l'écoquartier, de l'écobourg ou de l'écovillage. Il est qualifié de consolidation dans la mesure où il représente une opportunité de levier pour renforcer et engager la transformation du quartier, du bourg ou du village dans lequel il s'inscrit en écoquartier, écobourg ou écovillage.

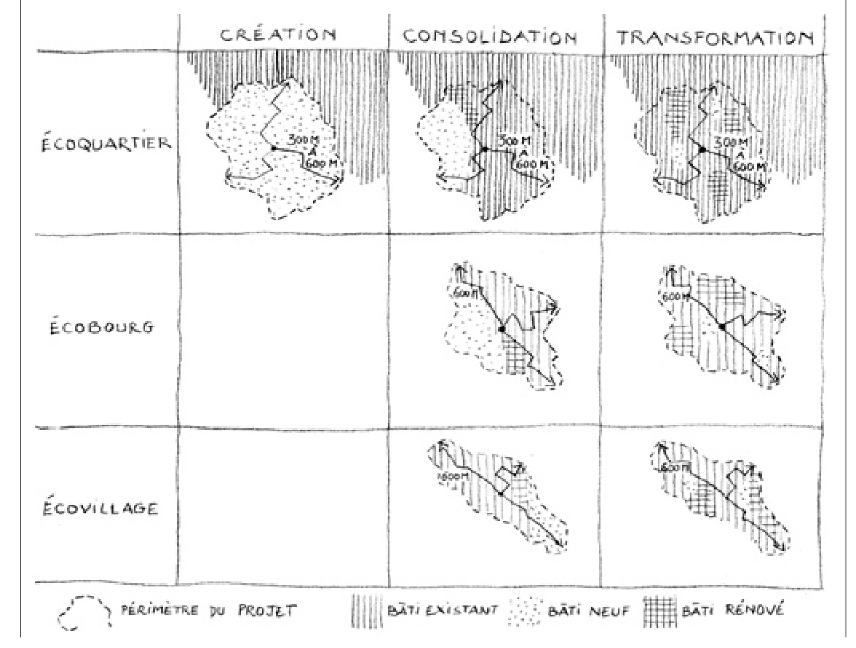
— la transformation : ce type de projet désigne quant à lui un projet d'écotransition d'un quartier, bourg ou village existant. Ce type de projet comprend principalement de multiples interventions de rénovation, mais aussi lorsque c'est nécessaire de reconstruction ou de construction neuve, des aménagements d'espaces publics et différentes mesures d'organisation des réseaux et de mutualisation des ressources. La participation des habitants et des différents acteurs concernés y est plus que jamais structurelle.

Le schéma ci-dessous illustre les sept cas de figure considérés dans la recherche.
Dans chaque cas de figure, la définition du périmètre et la localisation de l'intervention sont déterminées par le critère de la diversité fonctionnelle et de la densité qui a un rôle majeur dans la définition d'un écoquartier et dans la viabilisation de commerces, services et équipements notamment de transport en commun structurant.

04
Le critère «diversité fonctionnelle et densité» a été établi en collaboration avec la thématique «Densité» de la recherche DRUPSSuC financée par la Politique Scientifique fédérale, in. COLLECTIF (2009), *Design and renovation of urban public spaces for sustainable cities*, Bruxelles, Politique scientifique fédérale

05
En ce sens, un quartier qui ne comprendrait que des habitations ne pourrait pas être qualifié d'écoquartier car il ne remplit pas la condition de diversité fonctionnelle.

Schéma illustrant les sept cas de figures.
© Pierre Vanderstraeten, 2010



Focus sur le critère «Diversité fonctionnelle et densité»[04]

La diversité fonctionnelle est étroitement liée à la notion de densité, et à ce titre, ces deux concepts représentent des paramètres récurrents dans la définition d'écoquartier.[05]

Tout d'abord, la diversité fonctionnelle influence la mobilité. L'intégration à des distances piétonnes non-dissuasives de services minimums tels, par exemple des commerces, des équipements et des services de proximité, au sein d'un quartier réduit la dépendance à la voiture. Elle joue un rôle direct sur la réduction des gaz à effet de serre et présente un réel enjeu environnemental et énergétique.

D'un point de vue économique, elle participe à la dynamisation des communes en créant de l'emploi et en influençant l'implantation de nouvelles activités économiques. Elle augmente la viabilisation des services, commerces et équipements par l'apport d'une clientèle complémentaire aux habitants.

Enfin, d'un point de vue visuel, la diversité fonctionnelle qualifie l'expression architecturale des bâtiments et caractérise le quartier.

Pareillement, la densité agit sur les facteurs de mobilité et sur les conditions environnementales, économiques et sociales.
Le choix et la capacité de développement d'un mode de transport en commun dépendent de la densité urbaine c'est-à-dire du nombre d'habitants, de travailleurs (d'emplois) et de scolaires (élèves et étudiants plus qu'écoliers) susceptibles d'utiliser ces transports en commun. Des études (Newman et Kenworthy, 1999, Cervero, 1998) ont démontré que plus la densité urbaine est élevée plus la part d'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture (transport en commun, vélo et marche à pied) augmente. Cependant, il en ressort également qu'au-delà d'un seuil approximatif d'une centaine d'habitants par hectare – dans lequel se retrouve le peloton des grandes villes européennes – l'accroissement de la densité n'entraîne plus de réduction significative de l'usage de la voiture.

Sans pour autant présenter la diversité fonctionnelle et la densité comme des panacées, au vu des arguments avancés, l'analyse de leurs paramètres se justifie pleinement dans la définition du concept d'écoquartier. La question reste toutefois de savoir comment les mesurer et les analyser pour en faire des critères opérationnels et des indicateurs.

Selon la définition proposée ci-dessus du concept «d'écoquartier», le projet doit s'intégrer dans son contexte pour pouvoir enclencher un processus d'éco-transition des quartiers alentours. L'objectif qui sous-tend les critères d'évaluation de la thématique «diversité fonctionnelle et densité» est l'élaboration de conditions minimales pour le développement de «noyaux de vie» constitués d'une mixité de logements, commerces, équipements, services et espaces de travail et ce tant dans un milieu urbain qu'en milieu rural.

La question de la diversité fonctionnelle est abordée en deux temps. Par rapport aux services, commerces et équipements de proximité, il a été tout d'abord considéré une masse critique mesurée en nombre d'habitants domiciliés à une distance non dissuasive à pied d'un centre d'écoquartier. Dans un second temps, il s'est agi de vérifier si le projet d'écoquartier dispose des services commerces et équipements minimums. Si ce n'est pas le cas, le projet d'écoquartier doit proposer une diversité de services commerces et équipements qui pallie ces lacunes. Ensuite, la place des activités économiques compatibles avec le logement est abordée dans la perspective globale de constitution des avantages de l'écoquartier.

Selon la structure des critères, les valeurs seuils varient en fonction entre autre du type d'agglomération (ville, bourg, village) dans laquelle le projet s'implante. Une des distinctions principales entre les trois types d'agglomérations proposés repose sur la présence et le type d'équipements, de commerces et de services dans le contexte immédiat du projet. Ces derniers influencent directement la mobilité.

Dans un souci de durabilité, il est donc important de privilégier une répartition raisonnée et diversifiée des fonctions sur le territoire. Ce principe permet d'éviter de créer des pôles trop importants qui obligent à de longs trajets. Le principe de répartition diminue donc les distances parcourues. À l'inverse, une certaine agglomération d'équipements, de commerces et de services évite un sous-dimensionnement des pôles qui allonge également les trajets. Ces derniers risquent en effet d'être multipliés pour trouver le nécessaire.

Pour s'inscrire dans la durabilité, le leitmotiv pourrait être «implanter les bons équipements commerces et services aux bons endroits».

Parmi les références en la matière, l'étude anglaise menée sous la direction de Richard Rogers (*cf.* ROGERS, 1999) est souvent citée. Dans son étude, il propose des seuils pour la viabilisation de certains services, commerces et équipements. Il définit ensuite des distances optimales à ceux-ci en fonction de leur échelle d'influence. Il établit ainsi différents ensembles fonctionnels (local, voisinage, district, ville, etc.) dont le rayon (de deux cents mètres à vingt kilomètres) varie suivant l'éloignement de l'habitation. La taille des territoires de proximité est définie en fonction de la marche à pied. Ainsi, pour favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture il préconise des équipements commerces et services minimums dans un rayon de deux cents à six cents mètres soit dans les cinq à dix minutes à pied.

Si la densité de population conditionne la présence de services, commerces et équipements et donc la diversité de fonctions, elle n'est cependant pas suffisante pour diminuer le nombre de trajets. La répartition de ces fonctions au sein d'un périmètre donné et la distance d'accès à la ressource sont tout aussi importantes. Un éclatement des fonctions augmente le nombre de trajets nécessaires et diminue leur attractivité ; leur regroupement dans une aire centrale accroît en revanche la vitalité de l'écoquartier.

Pour faciliter les déplacements alternatifs à la voiture, la distance entre les équipements, services et commerces regroupés dans un centre doit faciliter le déplacement à pied. Selon les études, cette dernière doit se situer dans une distance non-dissuasive à pied. La densité de population est donc une résultante et non un objectif en soi. Elle est issue des deux variables proposées : le nombre d'habitants nécessaire pour la viabilisation de certaines fonctions et la distance piétonne non- dissuasive pour limiter le recours à la voiture comme mode de déplacement.

Ces variables représentent bien évidemment des ordres de grandeur. Les temps de parcours peuvent varier (quatre ou six minutes au lieu de cinq par exemple) modifiant de ce fait le périmètre pris en compte. De même, la densité peut se distribuer de manière inégale dans le quartier en augmentant à proximité du centre et en diminuant en périphérie. La densité est donc bien une moyenne résultante, l'important étant d'établir les conditions favorables pour la viabilisation de commerces, de services et d'équipements aisément accessibles à pied.

La réflexion de base ainsi posée, la comparaison empirique entre les valeurs proposées dans l'étude de Rogers et des données statistiques propre au contexte wallon, ont permis d'établir des valeurs seuils en fonction du contexte du projet.

Ville : Rogers définit un nombre moyen de deux mille cinq cents habitants à l'échelon «local» pour la viabilisation d'un petit centre.[06] L'expertise commerce de la CPDT (Pirart et Lambotte, 2009) a mis en évidence qu'il faut dépasser le seuil de deux mille cinq cents habitants pour qu'une majorité des localités dispose d'une supérette d'au moins quatre cents mètres carrés.[07] L'étude de Rogers définit également un nombre moyen de sept mille cinq cents habitants à l'échelon du «voisinage»[08] pour la viabilisation d'un certain nombre de services complémentaires au centre local.
Bourg : Le chiffre de cinq mille habitants correspond aux valeurs minimales proposées par Rogers pour le développement d'un bureau de poste, de commerces de proximité. Au niveau des données de la Région wallonne, le chiffre de cinq mille habitants se rapproche de la moyenne du nombre d'habitants pour certaines fonctions reprises à l'échelon «voisinage».
Village : On pose l'hypothèse qu'un habitant doit pouvoir accéder à un commerce de proximité comme par exemple une supérette de moins de quatre cents mètres carrés dans un rayon de six cents mètres. Pour ce faire, il faut, selon l'étude CPDT relative au commerce, au minimum mille cinq cents habitants (à partir de ce seuil une localité sur deux comporte ce type de commerces).

Le projet d'écoquartier doit dans tous les cas être l'occasion de développer et de renforcer les

06
URBAN TASK FORCE dir. par R. ROGERS (1999), *Towards an urban renaissance*, London, Spon Press, p.31

07
LAMBOTTE J-M et PIRART F. sous la dir. de MERENNE B., *Expertise spécifique 1 implantations commerciales annexe 7 relative aux propositions de critères relatifs aux implantations commerciales*, CPDT, mai 2010, p. 17

08
Nombre d'implantations primaire et maternelle, nombre de bureaux de poste (sans banque), pharmacie, supermarché de plus de 400m², bibliothèque.

«noyaux de vie» et ce qu'il s'agisse d'un nouveau projet (création), d'une rénovation (transformation) ou d'un mixte entre les deux (consolidation).

Outils d'évaluation

Afin de pouvoir évaluer les projets sur des bases objectives, deux outils applicables à des stades différents d'étude d'un dossier ont été développés dans le cadre de cette recherche :
— les questions clés
— les questions détaillées

Les questions clés

Cet outil permet d'évaluer très rapidement la globalité de l'approche d'un dossier au stade d'une esquisse avancée ou d'un avant-projet en cours de conception par rapport aux questions détaillées qui analysent en détail les composantes du projet à un stade plus avancé. Conformément à l'approche différenciée en fonction des types d'agglomération et de projet, sept questionnaires distincts ont été établis. L'examinateur doit donc choisir au préalable à quel cas de figure se rapporte la proposition à analyser. Chaque questionnaire établit les conditions minimales mais non suffisantes pour prétendre à la qualification «écoquartier». Les questions clés se répartissent en quatre catégories : localisation, programmation, aménagement et construction, ressources. Il s'agit de questions fermées.

Loin de nécessiter une connaissance approfondie du dossier, ce premier filtre permet d'estimer, via une quinzaine de questions générales, si le projet installe bien les conditions nécessaires pour le développement d'un écoquartier ou s'il présente d'emblée des manques importants. En principe, la réponse à chacune des questions devrait être positive. Grâce à sa simplicité, cet outil permet de poser les balises pour orienter et améliorer globalement une proposition ; il a donc essentiellement une vocation didactique.

À ce stade, ces questionnaires sont le résultat d'une réflexion essentiellement théorique. Il ne s'agit là que de la première étape d'un travail qui se poursuit. Actuellement, la publication des check listes sur Internet est à l'étude. Celle-ci devrait permettre de démarrer une phase de tests d'une durée minimale de six mois pour valider ou réévaluer l'exigence de certaines questions.

Les questions détaillées

Avec plus de 170 questions réparties dans les dix thématiques précitées, les questions détaillées constituent l'outil principal d'appréciation permettant une analyse comparative : on pourra comparer des projets différents ou plusieurs variantes d'un même projet ou encore vérifier si le projet atteint effectivement le niveau de performances qu'il s'est fixé au préalable. Contrairement aux questions clés, cet outil nécessite une connaissance assez pointue du dossier aux différents stades de l'élaboration d'un

En haut :
Quartier Rieselfeld à Freiburg im Breisgau (Allemagne), biodiversité dans les espaces verts, terrasses et balcons extérieurs privatifs pour les logements, parking pour vélos au pied des immeubles.
© Florence Léonard

En bas :
Quartier Vauban, jardin potager au pied des immeubles de logements.
© Florence Léonard





projet (depuis la conception jusqu'à sa complète réalisation). L'objectif est de pouvoir mesurer très précisément la qualité d'une proposition au regard de chaque thématique et de pouvoir classer et hiérarchiser plusieurs propositions. À l'issue de ce test, l'examinateur est en mesure d'identifier clairement les atouts et les faiblesses d'un projet grâce à la pondération globale et thématique. Dans l'étude, les thématiques ne sont pas hiérarchisées entre elles, mais il serait tout à fait envisageable de leur accorder des poids différents en fonction de priorités à définir.
Plus précisément, chaque thématique se décompose en deux, trois ou quatre questions structurantes. Par exemple, la thématique énergie permet d'évaluer une proposition à travers la performance de ses bâtiments, de l'éclairage public, des énergies renouvelables et de l'énergie grise. Comme pour les questions clés, les exigences peuvent varier en fonction des sept situations. Par exemple, pour les énergies renouvelables, le degré d'exigence sera d'autant plus élevé que l'espace est disponible et que les ressources naturelles sont proches.
Mais les questions détaillées ne se contentent pas seulement de fixer des degrés d'exigence en fonction des situations. Chaque thématique est pourvue d'une boîte à outils qui donne des pistes de solutions permettant d'atteindre les résultats. Deux parties structurent chacune des thématiques : la première propose un tour d'horizon théorique du critère et la seconde justifie l'étalonnage des niveaux de performances recommandés. De nombreuses références bibliographiques sont jointes, ainsi que des liens vers différents types d'outils (sites internet, logiciels, organismes actifs en Wallonie...) qui peuvent accompagner et orienter les porteurs de projets. Enfin, de multiples exemples de projets performants viennent également illustrer les propos.



Quartier Vauban, panneau de signalisation indiquant que l'on pénètre dans une «zone de rencontre». Dans ces zones, les modes doux sont prioritaires sur toute la voirie, les jeux sont autorisés et la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Un panneau équivalent existe en Belgique (le panneau F12a) à cette différence près : il est commun à la «zone résidentielle» et à la «zone de rencontre».
© Coralie Meuris



Quartier Vauban, paysage de toitures : lucarne, végétation, panneaux solaires et photovoltaïques caractérisent le quartier vu du ciel.
© Florence Léonard

Outre la diversité typologique et contextuelle qu'elle permet, l'originalité de la méthode d'évaluation réside dans l'amplitude des choix possibles : en fonction des projets, l'accent peut être mis sur telle thématique ou telle autre, il n'y a pas de solution idéale et universelle. La hiérarchie entre les différentes thématiques doit avant tout résulter de choix politiques. Les questions détaillées fournissent la base pour construire une charte contextuelle et différenciée qui valorise les spécificités locales et qui mobilise l'engagement conjoint des différents acteurs concernés.

Réflexion sur la labellisation

La réflexion sur la labellisation s'est construite tout au long de la recherche. Initialement, le fait qu'il n'existe pas encore de label écoquartier en Europe a incité à la prudence. En effet, le terme est abondamment utilisé en Europe et de nombreux projets y ont déjà vu ou sont en train de voir le jour. Où en sont nos voisins dans cette réflexion ?

Dans le domaine de l'environnement construit, les labels portent généralement sur des bâtiments, plutôt que sur des ensembles urbanistiques. Parmi les plus connus, citons les labels LEED, BREEAM, HQE, MINERGIE, Passivhaus, etc. Néanmoins, aux États-Unis et au Canada, le label LEED a développé une version adaptée à l'aménagement des quartiers. La version canadienne s'inspire directement du label LEED for Neighborhood Development (ND) développé aux États-Unis en 2007. Si le suivi de ces développements mérite une grande attention, ces labels sont actuellement trop récents que pour pouvoir en tirer quelques conclusions et évaluer leurs résultats.
En dépit de l'apparition de ce type de label outre-mer, une question persiste : quelle serait véritablement la pertinence, l'utilité et la plus-value d'un label «écoquartier» ?

Certes, un label permet de protéger efficacement une appellation, il apporte un gage de qualité et entraîne dans son sillage un phénomène de communication qui peut être bénéfique pour stimuler

un changement des mentalités. Néanmoins, un label engage une procédure administrative qui implique lourdeur, délais et rigidité aussi bien dans sa définition que dans sa mise en application. Fondamentalement, une procédure de labellisation implique une diversité de coûts dans le court et le long terme (la création des organismes de certification, le temps de travail des services administratifs en charge cette mission, les outils (logiciels à acheter ou à concevoir, etc.).

Et si les labels portent le plus généralement sur des produits ou sur des objets qui peuvent être aisément définis, c'est aussi peut-être parce que ce type d'outil de reconnaissance et de garantie de qualité ne convient pas à des systèmes complexes et dynamiques que sont les quartiers. Ceux-ci sont bien plus qu'une juxtaposition de bâtiments et leur mise en œuvre ne peut se réduire à un ensemble de techniques. Les différences contextuelles entre quartiers doivent pouvoir être valorisées et s'opposent à l'effet prévisible d'homogénéisation que produirait un label. L'écoquartier fait notamment appel à la participation citoyenne, à l'identité d'une collectivité, aux modes de vie des habitants, etc. En suivant ce raisonnement, d'aucuns pourraient alors se demander quelle serait la légitimité de labelliser les modes de vie dans la mesure où il devrait s'agir d'évaluer les performances effectives et non les conditions permettant de les atteindre.

Fondamentalement, la question de la labellisation des écoquartiers et de sa légitimité repose sur deux axes, celui de la certification qui vise une démarche et un résultat de qualité et celui du soutien à des politiques intégrées de renouvellement urbain et rural. Y aurait-il d'autres outils pour soutenir ces politiques, des alternatives à la labellisation qui auraient pour but d'offrir un gage de qualité et des perspectives de développement ? Non loin de chez nous, l'expérience de la métropole lilloise mérite d'être relevée. Plutôt que de mettre en place un label, les autorités ont mis au point une «charte écoquartier». La charte correspond à l'engagement des différents acteurs dans un processus de qualité. En ce sens, elle correspond à la première étape d'une certification. L'avantage de la charte par rapport au label est la marge d'initiative conférée aux promoteurs du projet qui peuvent définir avec plus de liberté les objectifs souhaités pour l'écoquartier. Or, l'implication et la mobilisation des acteurs locaux est précisément un élément structurel de réussite dans le développement des projets urbains durables.

Sans prétendre apporter une réponse définitive à la question de la labellisation qui est en fin de compte de nature politique, la recherche apporte les arguments permettant de se forger un avis sur la question et indique que la charte semble être un outil plus approprié pour le développement d'écoquartiers.

En conclusion

L'objectif de l'étude a consisté à mettre en place un référentiel différencié permettant d'apprécier les projets d'écoquartier, d'écobourg et d'écovillage, qu'il s'agisse de création, de consolidation ou de transformation. Ce référentiel met en place les balises servant à l'élaboration d'un outil d'engagement de coproduction comme une charte mais il pourrait également servir de base pour la mise en place d'outils plus contraignants comme le label. L'avenir de nos quartiers, bourgs et villages se jouera dans des systèmes d'interdépendance complexes, d'autonomie raisonnée et dans la réinvention du vivre ensemble. Cette mise à l'épreuve des démarches d'intelligence collective passe par le réencastrement des sphères sociale, environnementale et économique. Le développement local offre des perspectives stimulantes et maîtrisables comme levier pour le développement global. Un réenchantement de nos agglomérations, villes, bourgs et villages, est sur le point de se réaliser aujourd'hui sur le territoire wallon.

Bibliographie

ADEME, *Réussir un projet d'urbanisme durable, méthode en 100 fiches pour une approche environnementale de l'urbanisme*, éd. Le Moniteur, Paris, 2006.

ARENE, *Quartiers durables guides d'expériences européennes*, éd. IMBE, Île-de-France, 2005.

BARTON H., GRANT M. & GUISE R., *Shaping Neighbourhoods, for local health and global sustainability*, 2nd edition, Routledge, London, 2010.

CHARLOT-VALDIEU C. & OUTREQUIN P., Ecoquartier, mode d'emploi, Paris, 2009.
COLLECTIF, L'écoquartier, brique d'une société durable, dans *La Revue Durable*, n° 28, éd. CERIN, Fribourg, 2008.

DE HERDE A., VERMEIR G., GODART M.-F., HANIN Y., BOLAND PH., RYCHTARIKOVA M., PONS T., CATIAU E., MARTIN N., MEURIS C. & RICHAUD L., *Design and Renovation of Urban Public Spaces for Sustainable Cities*, Final Report, Brussels, 2011: Belgian Science Policy (Research Program Science for a Sustainable Development).

COMASE, *Fiche quartier durable*, éd. resp. Luc Maréchal, 2007.

CPDT, *Thème 2 : Urbanisme durable* – Rapport final, UCL-CREAT & ULg-LEPUR, 2007.

IBGE, *Mémento pour les quartiers durables deux outils d'aide à la conception de Quartiers Durables en Région de Bruxelles Capitale.* Guide pratique pour l'émergence de quartiers durables à Bruxelles. Bruxelles Environnement, Bruxelles, 2009.

LILLE METROPOLE, *Charte des écoquartiers de Lille Métropole communauté urbaine, Document amendés suite à la concertation et à l'expérimentation menée en 2008- 2009*, Lille, 2010, Direction Aménagement et Renouvellement urbain et Direction Cadre de vie, mars 2010.

ROGERS R., URBAN TASK FORCE, *Towards an urban renaissance*, Spon press, London, 1999.

URBADUR-CPDT : http:// www.econet.ulg.ac.be

VANDERSTRAETEN P., *Paysages d'agglomérations, expérience, compréhension et composition des ensembles architecturaux*, Bruxelles, 2001 (Références XXIV, Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc, Bruxelles).